

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>49830</b>	De <b>M. Erwann Binet</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Isère )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> >automobiles et cycles	<b>Tête d'analyse</b> >cycles	<b>Analyse</b> > vélos électriques. réglementation.
Question publiée au JO le : <b>18/02/2014</b> Réponse publiée au JO le : <b>14/10/2014</b> page : <b>8657</b> Date de changement d'attribution : <b>27/08/2014</b> Date de renouvellement : <b>17/06/2014</b> Date de renouvellement : <b>17/06/2014</b>		

### Texte de la question

M. Erwann Binet attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la réglementation du vélo assisté rapide, actuellement homologué comme cyclomoteur. Malgré son fort potentiel, le marché du vélo assisté rapide est limité sur notre territoire par une réglementation nationale extrêmement contraignante et inadaptée, ne prévoyant pas de statut intermédiaire entre la bicyclette et le cyclomoteur. De nombreux ingénieurs français, créateurs potentiels d'emplois, conçoivent des vélos électriques ou hybrides plus puissants, mais renoncent ensuite à les commercialiser en France. Certains pays comme l'Allemagne ou la Suisse ont mis en place des catégories complémentaires de « vélos assistés rapides », afin de bénéficier d'un gain de puissance et de vitesse relativement modeste, sous réserve du port d'un casque de protection adapté et obligatoire. Une telle modification de la réglementation actuelle permettrait une utilisation plus souple de ce type de vélo sans pour autant nuire à la sécurité routière. Il lui demande s'il envisage de modifier la réglementation actuelle qui dessert l'utilisation du vélo assisté rapide et compromet son développement dans notre pays.

### Texte de la réponse

La réglementation communautaire en matière de réception des véhicules à deux roues (directive 2002/24/CE du 18 mars 2002) fixe les critères techniques définissant le vélo à assistance électrique (VAE) en l'excluant du champ d'application de la réception. La réception signifie qu'un État membre a validé la conformité du véhicule à l'ensemble des essais techniques imposés. A partir de cette étape, il délivre la réception pour ce type de véhicule et informe tous les États membres. Chaque État membre doit accepter, sans entrave, tout véhicule déclaré conforme à la réception. La reconnaissance se fait généralement au travers de l'immatriculation. La réception des véhicules fixe, au travers des différents domaines réglementés, les dispositions applicables en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement. L'exclusion du VAE du champ d'application de la directive 2002/24/CE n'a donc été possible qu'avec des critères techniques conservant le concept du VAE assez proche du vélo (puissance maxi inférieure à 250W et nécessité de pédaler). Pour répondre aux préoccupations exprimées, le nouveau règlement européen 168/2013 du 15 janvier 2013, venant remplacer la directive 2002/24/CE en 2016, a divisé la catégorie des deux roues légers motorisés en deux sous-catégories soumises à réception : le vélo à moteur et le cyclomoteur. La sous-catégorie du vélo à moteur autorise une puissance de 1 000W et sera intégrée dans l'arrêté fixant les modalités d'immatriculation des véhicules. Ce type de véhicule sera donc soumis à une réception et devra respecter des règles techniques adaptées à ces performances réduites. Il n'est donc pas envisageable d'assouplir les règles techniques



pour ce type de véhicule dont la réception sera la garantie du respect des règles essentielles de sécurité permettant ainsi son développement dans les différents modes de mobilité.